

# ИННОВАЦИОННЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УЗБЕКИСТАНЕ

Арифджанова Н.З.

*Арифджанова Нафиса Захидовна – старший преподаватель,  
кафедра транспортной логистики,  
Ташкентский государственный транспортный университет,  
г. Ташкент, Республика Узбекистан*

**Аннотация:** в настоящее время контейнерные перевозки являются одним из наиболее перспективных и активно развивающихся секторов транспортной отрасли Узбекистана. Для удовлетворения всех потребностей рынка в условиях растущего товарооборота, соответствия требованиям международной логистики, перед сектором контейнерных грузоперевозок в Республике Узбекистан встает острая необходимость перехода на инновационный путь развития. В статье рассматривается несколько направлений развития контейнерных перевозок в Республике Узбекистан.

**Ключевые слова:** контейнерные перевозки, мультимодальные перевозки, логистика, транспортная политика, доставка, транспортная инфраструктура.

## INNOVATIVE DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF CONTAINER TRANSPORTATION IN UZBEKISTAN

Arifjanova N.Z.

*Arifdzhanova Nafisa Zakhidovna - Senior Lecturer,  
DEPARTMENT OF TRANSPORT LOGISTICS,  
TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY,  
TASHKENT, REPUBLIC OF UZBEKISTAN*

**Abstract:** at present, container transportation is one of the most promising and actively developing sectors of the transport industry in Uzbekistan. In order to meet all the needs of the market in the context of growing trade turnover, meeting the requirements of international logistics, the sector of container transportation in the Republic of Uzbekistan faces an urgent need to switch to an innovative development path. The article discusses several directions for the development of container transportation in the Republic of Uzbekistan.

**Keywords:** container transportation, multimodal transportation, logistics, transport policy, delivery, transport infrastructure.

УДК 338.47

Экономическая интеграция Узбекистана в международную торговую систему, наращивание и диверсификация объемов грузоперевозок оказывают непосредственное влияние на развитие рынка логистических услуг. На сегодняшний день контейнерная транспортировка является наиболее актуальным и популярным способом грузоперевозок, используемый в мультимодальных и интермодальных логистических цепочках. При доставке груза в контейнере возможно использование разных видов транспорта: морского, сухопутного, воздушного [1]. Наибольший сегмент отрасли контейнерных грузоперевозок занимает транспортировка автомобильным транспортом, однако железнодорожные контейнерные перевозки грузов приобретают большие перспективы для развития в Узбекистане результате высокой экономической эффективности, роста объемов поставок из Китая в Азию [2], развитием и расширением логистических сетей между Китаем и европейской частью континента [3].

Вместе с увеличением экспорта и, соответственно, потребности в контейнерных перевозках в Узбекистане, возникает необходимость повышения качества транспортных услуг, обеспечения надежной и предсказуемой доставки товаров, поиска инновационных путей для модернизации отрасли контейнерных перевозок.

Много отечественных исследований посвящено вопросам развития интермодальных и мультимодальных транспортировок [4], а также транспортной инфраструктуры в Узбекистане [5]. В частности, затрагиваются и перспективы развития контейнерных перевозок [6]. В исследованиях подчеркивается значительная роль контейнерных перевозок в развитии транспортной логистики, делается вывод о необходимости совершенствования смешанных перевозок. Однако проблема построения новых логистических методик все еще остается актуальной.

Объемы перевозок в Республике Узбекистан в ближайшей перспективе во многом будут зависеть от масштабов цифровизации отрасли, внедрения современных технологий и совершенствования логистических маршрутов.

В управлении логистическими операциями решающую роль играет возможность оперативного обмена информацией. Для сферы контейнерных, мультимодальных перевозок важной целью является подключение к цифровой логистической экосистеме, что позволит существенно упростить документооборот и обработку информации во время транспортировки грузов [7]. В настоящий момент при организации мультимодальных, интермодальных контейнерных перевозок используются данные локальных информационных систем. Перспективы развития в современном логистическом секторе связаны с информационными технологиями, поэтому передовые логистические компании стремятся за ростом технологических инноваций, внедряют собственные IT-системы, сотрудничают со стартапами в сфере информатизации, цифровизации, искусственного интеллекта и Big Data.

Внедрение в бизнес-процессы инновационных информационных технологий – дорогостоящее дело, достаточно сложное для небольших логистических предприятий. Такие компании в большинстве своем находятся в ожидании развития доступной цифровой среды, создания единой бесплатной цифровой платформы [8]. Логистическим операторам, стремящимся стать лидерами на рынке, для перехода к онлайн процессам необходимо выполнение ряда мероприятий:

1. Значительные инвестиционные вложения в IT-технологии;
2. Организация внутренней структуры компании в рамках цифровой среды, в том числе подготовка специалистов для работы в цифровом бизнес-формате;
3. Создание пакета услуг компании, полностью адаптированного под потребности рынка.

Внедрение цифровых технологий в работу логистических операторов должно осуществляться постепенно, так как кардинальные изменения в работе, вызванные переходом на новые технологии, несут риски технических сбоев и негативно отражаются на лояльности текущих потребителей услуг операторов. Цифровизация бизнес процессов – достаточно масштабный процесс, который сопровождается переосмыслением традиционных методов работы транспортных компаний. Однако, несмотря на это, на международном логистическом рынке существует уже немало примеров применения информационных систем по автоматизации деятельности.

Например, одни из крупнейших морских портов Европы Роттердам, Гамбург и Антверпен сегодня лидируют по уровню успешного применения цифровых и информационных технологий. В их информационных системах консолидированы все участники контейнерных транспортировок, проходящих через порты. В информационных системах содержится вся история прибытия, отправки судов, контейнеров, данные о компаниях-операторах, участвующих в логистической цепочке и многое другое. По такому же принципу работают крупные зарубежные логистические центры в Германии (Берлине, Бремене, Нюрнберге), Италии (Верона), успешно организуя работу на основе применения комплексных цифровых сетей [9]. В настоящее время логистические центры Узбекистана значительно отстают в темпах цифровизации, применяя только отдельные информационные технологии, что отражается на эффективности их работы, скорости обработки данных, взаимодействии участников транспортного процесса.

Перспективное развитие интермодальных, мультимодальных контейнерных перевозок в Узбекистане должно основываться на внедрении в логистические процессы информационных технологий и формировании интегрированных информационных коммуникаций между всеми элементами транспортной сети: терминалами, таможенной службой, дорожно-транспортной инфраструктурой, логистическими компаниями, осуществляющими перевозку, а также заказчиками и конечными получателями. В организации логистической цепочки важна прозрачность и возможность непрерывной информационной коммуникации всех ее звеньев. Процесс интеграции в международную информационную сеть сложный и дорогостоящий, требующий оптимизации всех организационных процессов, в том числе юридических, финансовых, экологических и т.д. [10].

Для решения задачи увеличения объемов перевозок, необходимо инвестировать в проекты, связанные с инновационными разработками в области транспортной логистики, внедрять оригинальные способы погрузки, высокотехнологичные транспортные модели и инновационные погрузочно-разгрузочные терминалы. Проекты, направленные на развитие и внедрение ускоренных железнодорожных перевозок актуальны для многих зарубежных стран [11]. Многие из них направлены на проведение активного внедрения в сферу контейнерных перевозок инновационных подвижных составов, модифицированных вагонов и других технологических решений, позволяющих значительно увеличить скорость транспортировки грузов.

Увеличение перевозочной способности можно достигнуть оптимизацией графиков движения ускоренных контейнерных поездов, применением длиносоставных поездов, вагонов с двухъярусной погрузкой с целью увеличения количества перевозимого груза. К примеру, при организации мультимодальных перевозок в США успешно зарекомендовала себя система сопровождаемых перевозок автомобильных полуприцепов, применяемая по основным маршрутным направлениям. При этом контейнеры транспортируются по железным дорогам на расстояние до 1000 км в день.

Еще одним инновационным направлением развития контейнерных перевозок, способствующих росту товарообмена, относится применение инновационных видов тары – флекситанков. Это негабаритная, легкая тара из однослойного или многослойного полиэтилена, оборудованная насадками, позволяющая загружать любые виды грузов: сыпучие и неопасные жидкие грузы, растительные, минеральные масла, нефть, нефтепродукты и т.п. Применение эластичной вкладной технологии дает возможность использования полного объема контейнера. Флекситанки можно транспортировать любым видом транспорта. Их быстрая разгрузка и погрузка, отсутствие необходимости очистки и возврата тары после выгрузки, позволяет сократить временные и транспортные издержки. Положительный экономический эффект от применения флекситанков – высокая надежность и оптимизация транспортировки грузов – дает ей неоспоримое превосходство над стандартным контейнером, цистерной, способствует дальнейшему инновационному развитию грузовых мультимодальных перевозок и росту товарообмена в целом. Флекситанки можно легко перемещать любыми перегрузочными устройствами и применять в разных схемах мультимодальных транспортно-складских систем. К недостаткам этой тары можно отнести обязательную потребность в наличии насосного оборудования в пунктах разгрузки и большое количество отходов в виде использованной тары, негативно влияющее на экологию. Также высокую эффективность в системе мультимодальных перевозок получило применение нестандартных контейнеров Hard Top, Open Top, танк-контейнеров, используемых для перевозки жидких, сыпучих грузов. Применение их осложняется нехваткой специализированных заливных и сливных эстакад, складов для принятия жидких грузов, недостаточное количество депо по ремонтам, тестированию, мойкам, прогреву и хранению танк-контейнеров [12].

В целом, полученные при сравнительном анализе результаты позволяют утверждать, что флекситанки являются инновационной альтернативой цистернам, танк-контейнерам и другой таре, традиционно используемой для перевозки наливных материалов, являющихся неопасными грузами. Перевозки грузов в этих типах контейнеров снижает нагрузку на транспортную инфраструктуру и увеличивает скорость доставки.

#### **Выводы**

Прогрессивное развитие отрасли контейнерных перевозок невозможно без интенсивной модернизации транспортной инфраструктуры, растущие объемы грузооборота требуют увеличения транспортных мощностей, в противном случае отрасль столкнется с логистическими сбоями, простоями, задержками в пути и неспособностью удовлетворить потребительский спрос.

Таким образом для того, чтобы соответствовать ежегодному увеличению объема рынка, сектор контейнерных перевозок Узбекистана должен развиваться, опираясь на применение инновационных информационных технологий и решений, необходимо обновлять имеющееся коммуникационное оборудование, внедрять цифровые технологии, увеличивать транспортные мощности. Также высокий потенциал имеет разработка, производство и внедрение композитных контейнеров с увеличенной грузоподъемностью и сроком полезного использования. Так как следует прогнозировать появление инновационных видов тары для контейнерных перевозок, использующей современные материалы, технологии и конструкционные решения, требует пристального внимания проблема оснащения транспортных средств, логистических центров оборудованием и технологиями, способными взаимодействовать с инновационными решениями.

Указанные направления развития контейнерных перевозок являются для отдельных компаний-операторов дорогостоящим и сложными, но при поддержке государства их реализация принесет высокую окупаемость и широкие экономические перспективы.

#### ***Список литературы / References***

1. Арифджанова Н.З., Мусаев Р.Р.У. Логистические принципы организации и управления транспортной системой // Проблемы современной науки и образования, 2021. № 5-1 (162). С. 22-25.
2. Сакульева Т.Н., Перминова А.А. Контейнерные перевозки между Европой и Азией // Вестник университета, 2016. № 1. С. 106-109.
3. Шевченко П.Ю. Некоторые вопросы развития транзитных контейнерных перевозок в сообщении Китай-Европа // Научный журнал, 2018. № 3 (26). С. 60-61.
4. Икрамов М.М. Особенности интермодальных перевозок грузов в Республике Узбекистан // Экономическое возрождение России, 2011. № 2. С. 193-196.
5. Мухамедова З.Г., Эргашева З.В., Асатов Э.А. К вопросу о развитии транспортной инфраструктуры Узбекистана // Известия Транссиба, 2021. № 2 (46). С. 105-114.
6. Расулов М.Х., Исмагуллаев А.Ф. О перспективах развития ускоренных контейнерных перевозок в Узбекистане // Инновационный транспорт, 2021. № 1. С. 50-54.
7. Шилимов М.В., Ульянина Л.Ю. Контейнерные перевозки // Наука в цифрах, 2017. № 2. С. 29-34.

8. *Арифджанова Н.З.* Условия цифровизации транспортно-логистической системы // Наука и образование сегодня, 2021. № 6 (65). С. 9-11.
9. *Ховина К.В.* Основные направления развития отрасли контейнерных перевозок к 2050 году // Вестник науки, 2022. Т. 3. № 1 (46). С. 100-105.
10. *Маццинина С.* Современное состояние рынка контейнерных перевозок и перспективы его развития (основные преимущества и актуальные проблемы) // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция, 2011. № 2. С. 81-84.
11. *Бубнов В.М., Мямлин С.В., Гуржи Н.Л.* Совершенствование конструкции подвижного состава для перевозки контейнеров // Наука и прогресс транспорта. Вестник Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта, 2009. № 26. С. 11-14.
12. *Калмурзаева Д.К., Багинова В.В.* Повышение конкурентоспособности контейнерных перевозок // Вопросы науки и образования, 2016. № 1. С. 9-11.